

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 215.768 van 14 oktober 2011 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing ingewilligd.

De verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 29 november 2011. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partijen hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 29 maart 2013.

Staatsraad Jan Clement heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Thomas Bienstman, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Filip De Preter, die loco advocaat Dirk Lindemans verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3. Er wordt verwezen naar de feitenuiteenzetting in het tussenarrest nr. 215.768 van 14 oktober 2011 (hierna: het schorsingsarrest).

4. Bij de start van het planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge” wordt geoordeeld dat het noodzakelijk is een plan-milieueffectenrapport (hierna: plan-MER) op te stellen. Blijkens de situering van het plan-MER wordt onder meer de opdracht gegeven om verschillende locaties voor de inplanting van een voetbalstadion ten behoeve van Club Brugge, met eventueel flankerend programma, af te wegen.

Van de vijf voor verder onderzoek geselecteerde locatiealternatieven voor een voetbalstadion zijn er vier die door het bestreden uitvoeringsplan herbestemd worden, te weten enerzijds de noordelijke alternatieven De Spie en Blankenbergsesteenweg West (hierna: de noordelijke locatiealternatieven) en anderzijds de zuidelijke alternatieven Chartreuse en de Oostkampse Baan (hierna: de zuidelijke locatiealternatieven). Het vijfde onderzochte alternatief is het behoud van de bestaande locatie van het Jan Breydelstadion.

Het bestreden uitvoeringsplan neemt de noordelijke locatiealternatieven op in “deelgebied 16: Sint-Pietersplas – De Spie”. Er wordt ter plaatse niet in de inplanting van een voetbalstadion voorzien. In de plaats daarvan voorziet het bestreden uitvoeringsplan de bestemming “gemengd regionaal bedrijventerrein”, naast agrarisch gebied, agrarisch gebied met nabestemming gemengd regionaal bedrijventerrein, gebied voor recreatie, park,

natuurgebied, woongebied, “Gebied voor wegeninfrastructuur” en “Gebied voor spoorinfrastructuur”.

Het bestreden uitvoeringsplan neemt de zuidelijke alternatieven op in “Deelgebied 24: Gebied voor stedelijke activiteiten Oostkampse Baan – Chartreuse”. Blijkens artikel 24.1 van de stedenbouwkundige voorschriften is het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” onder meer bestemd voor “grootschalige recreatieve voorzieningen en de aanleg en exploitatie van een gesloten multifunctioneel voetbalstadion met een maximale bezoekerscapaciteit van netto 40.000 toeschouwers”. Het bestreden uitvoeringsplan bestemt de site langs de Oostkampsebaan tot “Gebied voor dagrecreatie” dat blijkens artikel 24.2 van de stedenbouwkundige voorschriften bestemd is “voor dagrecreatie, voor de aanleg van voetbalvelden en een jeugdvoetbalcentrum en ter ondersteuning van het wedstrijdstadion op de site Chartreuse”. Verder zijn er in het deelgebied 24 een “Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen Ons Erf en Groot Magdalenagoed”, een “Gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde”, agrarisch gebied, woongebied, “Parkgebied met natuurverweving: ‘Lac Loppem’”, “Gebied voor wegenis” en “Gebied voor spoorweg” voorzien.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

5. In het verzoekschrift wijzen de eerste verzoeker en de tweede verzoekster erop dat zij wonen in het deelgebied 24 “Oostkampse Baan – Chartreuse”. Het woonperceel van de derde verzoeker paalt aan dit deelgebied. De vierde verzoeker is eigenaar van ongeveer 85 hectare grond die paalt aan dit deelgebied, waarvan 23 hectare bos en verder nog een aantal boerderijen en huizen die hij verhuurt.

Bij de omschrijving van hun belang zetten de verzoekende partijen uiteen dat zij zich gegriefd weten door de in het voornoemde deelgebied voorziene inplanting van een voetbalstadion en bijkomende infrastructuur.

6. In haar memorie van antwoord werpt de verwerende partij op dat uit het verzoekschrift blijkt dat de vordering enkel gericht is tegen het deelgebied 24 “Oostkampse Baan – Chartreuse”, in het bijzonder tegen het “gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” (artikel 24.1) en het “gebied voor dagrecreatie” (artikel 24.2). Volgens de verwerende partij is het duidelijk dat de verzoekende partijen niet over het rechtens vereiste belang beschikken om het bestreden uitvoeringsplan in zijn totaliteit aan te vechten. Het “gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” (artikel 24.1) en het “gebied voor dagrecreatie” (artikel 24.2) zijn duidelijk afsplitsbaar van de andere deelgebieden binnen het deelgebied 24. Een nietigverklaring beperkt tot de twee voornoemde gebieden is mogelijk zonder afbreuk te doen aan de algemene economie van het plan. De verwerende partij besluit dat de vordering slechts ontvankelijk is in zoverre zij deze twee gebieden betreft.

7.1. De tussenkomende partij voert in haar memorie de in het vorige randnummer weergegeven argumenten van de verwerende partij aan.

7.2. De tussenkomende partij benadrukt in haar memorie dat het beroep niet ontvankelijk is in zoverre het gericht is tegen het deelgebied 16 “Sint-Pietersplas – De Spie”.

Vooreerst laat de tussenkomende partij gelden dat de verzoekende partijen in hun verzoekschrift op geen enkele wijze aangeven dat zij ook belang hebben bij de vernietiging van het deelgebied 16. Dit deelgebied wordt in het verzoekschrift in het geheel niet vermeld. Volgens de tussenkomende partij koppelen de verzoekende partijen hun belang louter aan het gegeven dat zij hun verblijfplaats in het plangebied hebben of er eigenaar zijn van percelen, wat enkel klopt voor deelgebied 24, niet voor deelgebied 16. Wanneer een verzoeker in zijn verzoekschrift een welbepaald belang laat gelden, trekt hij grenzen rond het gerechtelijk debat, onder meer ten aanzien van de ontvankelijkheid van het beroep.

Vervolgens wijst de tussenkomende partij erop dat een verzoeker slechts op ontvankelijke wijze een beroep tot nietigverklaring kan instellen in zoverre de aangevochten beslissing effectief voor haar griefhoudend

is. Er moet een geïndividualiseerd verband bestaan tussen de bestreden beslissing en de verzoeker zelf. De bewuste noordelijke alternatieve locaties zijn gelegen op een afstand van maar liefst 8 tot 10 kilometer van de woonplaats van de verzoekende partijen. Het belang van de verzoekende partijen bij het deelgebied 16 is niet te onderscheiden van om het even welke andere persoon die vreest voor een ongewenste ontwikkeling in zijn omgeving, en die hij graag op een andere locatie had gezien.

Volgens de tussenkomenende partij is een belang dat erin bestaat te veronderstellen dat door de vernietiging van het deelgebied 16 de optie wordt opengehouden om bij een nieuwe afweging het voetbalstadion daar in te planten, hypothetisch. De in het plan-MER alternatieve locaties zijn bovendien niet de enige locaties waar een voetbalstadion kan worden ingeplant.

De tussenkomenende partij meent dat het belang inzake de noordelijke locatiealternatieven niet verbonden is aan het bestreden uitvoeringsplan. Ook zonder dit plan komen de noordelijke alternatieven, die in het gewestplan bestemd zijn als agrarisch gebied, niet in aanmerking voor de bouw van een voetbalstadion. Het eventuele belang vloeit dan ook voort uit het niet bestemmen van de noordelijke alternatieven voor de bouw van een voetbalstadion. Op dat punt heeft de overheid gebruik gemaakt van een puur facultatieve bevoegdheid. De overheid is niet verplicht om ruimte te voorzien voor een voetbalstadion, en is nog minder verplicht dit in te planten in het deelgebied 16. Het werkelijke voorwerp zou hier dus eerder een gewilde onthouding of een weigering om van een facultatieve bevoegdheid gebruik te maken zijn. Dergelijke beslissing is niet aanvechtbaar.

Vervolgens kan volgens de tussenkomenende partij niet worden beweerd dat er een verband bestaat tussen het deelgebied 16 en het deelgebied 24, in die mate dat de algehele economie van het plan zou worden geschaad door het plan te vernietigen voor het deelgebied 24, maar niet voor het deelgebied 16.

Tot slot zou de Raad van State zich volgens de tussenkomenende partij in de plaats stellen van het bestuur indien hij bij de vernietiging van deelgebied 24, de annulatie zou uitbreiden tot het deelgebied 16. Deelgebied 16 zou dan immers niet worden vernietigd omdat de Vlaamse regering onwettigheden zou hebben begaan, maar wél omdat de Raad van mening zou zijn

dat de Vlaamse regering moet overwegen om terug te komen op haar, op zich niet onwettige, beslissing om in deelgebied 16 regionale bedrijventerreinen te ontwikkelen.

7.3. Ondergeschikt voert de tussenkomen partij aan dat binnen het deelgebied 16 het vermeende belang van de verzoekende partijen enkel is gelegen in de zones “De Spie” en “Blankenbergsesteenweg” die duidelijk isoleerbaar zijn. Uit de toelichtingsnota blijkt duidelijk dat de herbestemming van een aantal gebieden naar gebied voor wegeninfrastructuur niet inhoudelijk verbonden is aan de twee bedrijventerreinen die in het GRUP worden voorzien.

8. In hun memorie van wederantwoord benadrukken de verzoekende partijen dat zij hun vernietigingsverzoek richten tegen het uitvoeringsplan in zijn geheel. Na een nietigverklaring door de Raad van State is het waarschijnlijk dat de verwerende partij de wens zal hebben het voetbalstation elders te voorzien. Vervolgens behoort het tot de mogelijkheid dat de alternatieve locatie binnen het uitvoeringsplan zal vallen. Het staat niet vast dat de verwerende partij zich voor de nieuwe locatieoverweging zal beperken tot de momenteel bestaande locatie-alternatieven.

De verzoekers voegen er nog aan toe dat een uitvoeringsplan in beginsel één en ondeelbaar is en dat een partiële vernietiging, beperkt tot deelgebied 24 de algemene economie van het plan zou verstoren.

9. In haar laatste memorie stelt de verwerende partij dat de overwegingen van het schorsingsarrest nr. 215.768 een indeplaatsstelling van de bevoegde planoverheid inhouden. De in het plan-MER onderzochte alternatieven voor de inplanting van een voetbalstadion worden in het bestreden besluit met een op dit gebied en voor het specifieke deelgebied betrekking hebbende motivering afgewezen. Zelfs indien de bevoegde planoverheid, na een eventuele vernietiging van het deelgebied 24 zou opteren voor een andere locatie, zoals bij wijze van voorbeeld deze in het deelgebied 16, dan kan dit ook zonder een vernietiging van dit deelgebied 16 planologisch gebeuren door het deelgebied 16 in voorkomend geval terug in heroverweging te nemen en/of te herzien. Hiervoor

moet het deelgebied 16 niet worden vernietigd, temeer er daar noch door de verzoekende partijen, noch door het auditoraat, noch in het schorsingsarrest nr. 215.768 enige reden van onwettigheid van het deelgebied 16 wordt aangegeven.

10. In haar laatste memorie stelt de tussenkomende partij dat het wapen van de nietigverklaring soms te krachtig is zodat de vernietiging wordt beperkt tot dat deel van de beslissing waaraan de onwettigheid kleeft én waarvoor de verzoekende partij een belang heeft. Dit kan vanzelfsprekend enkel voor zover die partiële vernietiging de draagwijdte van de niet vernietigde bepalingen niet beïnvloedt.

Volgens de tussenkomende partij is in geen enkel arrest van de Raad van State over ruimtelijke uitvoeringsplannen tot afbakening van stedelijke gebieden overgegaan tot vernietiging van meerdere deelgebieden.

In de rechtspraak bevat de beoordeling omtrent de splitsbaarheid van het beroep vaak een verwijzing naar het belang van de verzoekende partij. Het komt de tussenkomende partij in hoofddorde voor dat het belang van de verzoekende partij slechts in een tweede fase relevant is. De vraag of “de overheid ook afgezien van het afgesplitste gedeelte voor het overige dezelfde beslissing zou hebben genomen” staat immers volledig los van zowel de persoon van de verzoeker, diens belang of zelfs de middelen die de verzoeker inroept. De vraag naar de afsplitsbaarheid is bijgevolg volkomen objectief te beoordelen, los van de persoon van de verzoeker of diens belang. Daarmee is niet gezegd dat het belang van de verzoeker niet bepalend is voor de omvang van de vernietiging. Een verzoeker zou perfect een belang kunnen hebben bij de vernietiging van meerdere afsplitsbare deelgebieden, maar dan moet dit belang voor elk van die deelgebieden afzonderlijk beoordeeld worden.

Volgens de tussenkomende partij geeft de plannende overheid door de opdeling in deelgebieden aan dat zij minstens tot op het niveau van die deelplannen autonome beslissingen heeft genomen, waarbij het dan aan de verzoeker is om aan te tonen dat die beslissingen niet autonoom zijn. De tussenkomende partij is van mening dat de verzoekende partijen dit bewijs niet leveren. In het verzoek tot nietigverklaring vragen zij wel de vernietiging van het

hele uitvoeringsplan, maar zij brengen alleen elementen bij die te maken hebben met hun belang bij de vernietiging van deelgebied 24. In de memorie van wederantwoord komen zij op zich niet verder dan de stelling dat bij de herneming van de procedure zij een grotere kans hebben dat het voetbalstadion elders wordt voorzien indien het hele uitvoeringsplan wordt vernietigd.

De tussenkomen partij stelt dat uit alle stukken van het beslissingsproces blijkt dat de beslissing inzake deelgebied 16 volledig autonoom is van de beslissing inzake deelgebied 24. De keuze voor industrie in de zones “De Spie” en “Blankenbergsesteenweg” was reeds vervat in het zogenaamde voorstel tot afbakening uit 2004. Op dat ogenblik was er van een vraag voor een nieuw voetbalstadion nog geen sprake. Deze keuze werd bevestigd en verder verfijnd in het burgemeestersoverleg. In alle ontwerpversies van het GRUP staan de beide bedrijventerreinen vermeld en in de toelichtingsnota wordt het gebied “Sint-Pietersplas - De Spie” afzonderlijk verantwoord. De Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (hierna: Vlacoro) heeft, ondanks haar opmerkingen inzake het deelgebied “Chartreuse”, dat negatief werd geadviseerd, het deelgebied “Sint-Pietersplas - De Spie” gunstig geadviseerd.

De tussenkomen partij besluit dat geen enkel concreet element erop wijst dat de Vlaamse regering voor de noordelijke locatiealternatieven niet zou hebben beslist zoals zij heeft beslist, indien zij het deelgebied “Chartreuse” niet zou hebben goedgekeurd.

11. In zijn laatste memorie stellen de verzoekende partijen dat zij de vernietiging van de bestreden beslissing en al de deelgebieden die ervan deel uitmaken blijft nastreven, nu een ruimtelijk uitvoeringsplan in beginsel één en ondeelbaar is.

Beoordeling

12. Een ruimtelijk uitvoeringsplan is in beginsel één en ondeelbaar. Dit impliceert dat wanneer de Raad van State heeft vastgesteld dat in een ontvankelijk annulatieberoep een gegrond middel wordt aangevoerd hij in beginsel het bestreden ruimtelijk uitvoeringsplan in zijn geheel vernietigt.

Wanneer, in afwijking van het voornoemde beginsel wordt overgegaan tot een gedeeltelijke vernietiging van het uitvoeringsplan, moet aan twee voorwaarden worden voldaan. Vooreerst moet blijken dat de gedeeltelijke vernietiging aan de verzoeker volledige genoegdoening geeft in het licht van het door hem aangevoerde belang. Vervolgens moet komen vast te staan dat het vernietigde gedeelte kan worden afgesplitst van de rest van het plan en dat de overheid ook afgezien van het afgesplitste gedeelte voor het overige dezelfde beslissing zou hebben genomen. Er anders over oordelen zou tot gevolg hebben dat de Raad van State zich op het domein van de beleidsuitoefening van de betrokken overheid zou begeven en zou overgaan tot hervorming van de beslissing waarvan het betreffende gedeelte een onlosmakelijk onderdeel is, vermits het plan voor het overige hoe dan ook zou blijven bestaan.

13. Uit het voorgaande volgt dat de tussenkomen partij het in haar laatste memorie verkeerd voor heeft waar zij aanneemt dat het belang van de verzoeker “slechts in een tweede fase relevant is”. Er dient immers eerst nagegaan te worden of de gedeeltelijke vernietiging tegemoetkomt aan het belang van de verzoeker, en pas daarna of dit plangedeelte planologisch afsplitsbaar is van de rest.

14. Uit de omschrijving van het belang in het verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partijen zich verzetten tegen de komst van een voetbalstadion en bijhorende infrastructuur in het deelgebied 24 “Gebied voor stedelijke activiteiten Oostkampse Baan – Chartreuse”. Een vernietiging beperkt tot het deelgebied 24 zou de verzoekende partijen geen volledige genoegdoening geven in het licht van het door hen aangevoerde belang. Wanneer de plannende overheid na een tot deelgebied 24 beperkte vernietiging opnieuw zou moeten beslissen, is de kans immers reëel dat het voldongen feit van een volledige of gedeeltelijke realisatie van het deelgebied 16 “Sint-Pietersplas – De Spie” haar ervan zal weerhouden om het laatstgenoemde deelgebied in aanmerking te nemen als locatiealternatief voor het voetbalstation, hoewel het daartoe tijdens het planningsproces voor verder onderzoek werd geselecteerd.

15. De hiervoor voor deelgebied 16 ontwikkelde redenering geldt niet voor de deelgebieden 1 tot 15 en 17 tot 23. Aangezien deze deelgebieden niet behoren tot de tijdens het planningsproces voor verder onderzoek geselecteerde locatiealternatieven voor een voetbalstadion (randnr. 4) is de kans dat de plannende overheid ze, na een vernietiging door de Raad van State, daar toch voor in aanmerking zou nemen al te hypothetisch.

16. Uit het voorgaande volgt dat aan de verzoekende partijen volledige genoegdoening wordt gegeven door een tot de deelgebieden 16 en 24 beperkte vernietiging.

17. Het blijkt niet dat er enige planologische samenhang zou zijn tussen, enerzijds, de deelgebieden 16 en 24 en, anderzijds, de deelgebieden 1 tot 15 en 17 tot 23. Bijgevolg staat vast dat de deelgebieden 16 en 24 kunnen worden afgesplitst van de rest van het plan en dat de overheid ook afgezien van het afgesplitste gedeelte voor het overige dezelfde beslissing zou hebben genomen.

18. Aangezien aan de in randnummer 12 gestelde voorwaarden is voldaan dient de vernietiging te worden beperkt tot de deelplannen 16 en 24.

19. Aan de voorgaande vaststellingen wordt op geen enkele manier afbreuk gedaan door de door de verwerende partij en de tussenkomende partij aangebrachte elementen dat de verzoekende partijen op een afstand van 8 tot 10 kilometer van het deelgebied 16 wonen, dat de overheid gebruik heeft gemaakt van een puur facultatieve bevoegdheid door in het deelgebied 16 geen voetbalstadion te voorzien, dat de algehele economie van het plan niet zou worden geschaad wanneer het deelgebied 24, maar niet het deelgebied 16 zou worden vernietigd, dat de plannende overheid na een gebeurlijk annulatiearrest ook zonder een vernietiging van deelgebied 16 het voetbalstadion in dat deelgebied zou kunnen onderbrengen, dat de beslissing inzake deelgebied 16 volledig autonoom is van de beslissing inzake deelgebied 24 en dat de vastgestelde bestemmingen in deelgebied 16 planologisch niet samenhangen met de vastgestelde bestemmingen in deelgebied 24.

Het valt niet in te zien waarom de Raad van State zich door een tot de deelplannen 16 en 24 beperkte vernietiging in de plaats zou stellen van het bestuur.

Aangezien de verzoekende partijen de vernietiging van het gehele uitvoeringsplan vorderen kan de tussenkomen de partij zich er niet dienstig op beroepen dat zij geen afzonderlijke uiteenzetting hebben gegeven van hun belang bij de vernietiging van deelgebied 16.

20.1. Om de hierna aangehaalde redenen kan niet worden ingegaan op de vragen van de verwerende partij en de tussenkomen de partij om binnen de deelgebieden 16 en 24 enkel bepaalde bestemmingsgebieden te vernietigen.

20.2. De Blankenbergsesteenweg en de N31 die het deelgebied 16 doorsnijden, worden door het bestreden uitvoeringsplan bestemd tot “Gebied voor wegeninfrastructuur”. In de toelichtingsnota wordt over het deelgebied 16 het volgende gesteld:

“In het voorstel van afbakening wordt de N31 gezien als de drager voor de ontwikkeling van economische activiteiten op het niveau van het regionaalstedelijk gebied Brugge. Deze functie wordt bestendigd en versterkt. Nieuwe bedrijfsactiviteiten krijgen er enkel een plek als de nood aan een autogerichte locatie vereist is en als de ligging in de stationsomgeving als multi-modaal knooppunt geen meerwaarde zou bieden voor de stedelijke activiteit. Na de ombouw van de N31 zal het bereikbaarheidsprofiel van diverse bestaande zones en potentiegebieden toenemen. Dit maakt dat over het gehele traject de ontsluiting gelijkwaardiger wordt voor het autoverkeer.

[...]

Ten westen van het zeehavengebied worden bijkomende mogelijkheden geboden voor regionale bedrijvigheid.

- De zogenaamde ‘Spie’, gesitueerd ten zuiden van de N31 tussen de spoorweg naar Zeebrugge en de spoorweg naar Blankenberge biedt mogelijkheden binnen de planperiode. Omdat de vorm van deze ruimte niet optimaal is, moet aandacht worden besteed aan de inrichting en invulling van het terrein.

- [...]

- De nog open ruimte tussen de N31 en de Blankenbergsesteenweg wordt in het voorstel van afbakening gereserveerd voor de nodige regionale bedrijventerreinen. Dit gebied kan worden ontsloten via de Blankenbergsesteenweg naar de N31 via het kruispunt N31-N371”.

Uit de hiervoor aangehaalde passage van de toelichtingsnota blijkt dat er, anders dan de tussenkommende partij dit ziet, een planlogisch verband bestaat tussen het “gebied voor wegeninfrastructuur” en de bedrijvzones “De Spie” en “Blankenbergsesteenweg”. Voor het derde binnen het deelgebied gelegen bedrijventerrein, met name het bedrijventerrein Blauwe Toren, dat langs de Blankenbergsesteenweg gelegen is, geldt het voornoemde planlogisch verband evenzeer. Het blijkt bijgevolg niet dat een tot de twee eerstgenoemde bedrijvzones beperkte vernietiging de algemene economie van het plan niet zou aantasten.

20.3. Het gedeelte van de autosnelweg E40 dat het deelgebied 24 doorsnijdt wordt door het bestreden uitvoeringsplan opgenomen in het “Gebied voor wegenis”, dat paalt aan het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” (artikel 24.1) en het “Gebied voor dagrecreatie” (artikel 24.2) waarvoor het in ontsluiting voorziet. Met betrekking tot het niet aan de E40 grenzende “Gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde” wordt in de toelichtingsnota gesteld dat de invulling daarvan “in relatie [staat] met de locatiekeuze voor een nieuw multifunctioneel voetbalstadion”.

Het blijkt bijgevolg niet dat, zoals de verwerende partij en de tussenkommende partij zonder nadere argumentatie voorhouden, het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” en het “Gebied voor dagrecreatie” afsplitsbaar zouden zijn van de andere deelgebieden binnen het deelgebied 24.

21. In de mate dat het beroep gericht is tegen de deelgebieden 16 en 24 worden de excepties verworpen. Voor het overige worden de excepties aangenomen.

V. Tweede middel

Standpunt van de partijen

22. De verzoekende partijen nemen een tweede middel uit de schending van het rechtszekerheidsbeginsel en van de “materiële motiveringsplicht”.

De verzoekende partijen wijzen er vooreerst op dat de Raad van State reeds meermaals heeft gesteld dat de ontsluiting van een bestemmingszone een noodzakelijk gegeven betreffende de inrichting van de betrokken zone is, dat op het planniveau zelf op een rechtszekere wijze dient te worden vastgesteld en dat niet mag worden overgelaten aan de vergunningverlenende overheid.

Verder blijkt dat er inzake de ontsluiting en de verkeerslast naar aanleiding van de inplanting van een voetbalstadion talrijke bezwaren werden ingediend. De Vlacoro heeft de bezwaren grotendeels hernomen en meermaals zelf expliciet onderschreven. De Vlacoro heeft expliciet verzocht om een globale mobiliteitsstudie teneinde duidelijkheid te verschaffen over de impact van het voetbalstadion met flankerend programma op de ontsluiting en verkeersleefbaarheid. Inzake de ontsluiting verklaarde de burgemeester van Brugge in de gemeenteraad dat het rechtszeker maken de achillespees is van dit dossier.

Volgens de verzoekende partijen werd onder meer inzake het openbaar vervoer in het bestreden uitvoeringsplan nog geen concrete beslissing genomen.

In het besluit tot goedkeuring van het bestreden uitvoeringsplan wordt gesteld dat “binnen de NMBS-groep, Infrabel het initiatief heeft genomen tot het oprichten van een werkgroep die het ontwerp en de uitvoeringsmodaliteiten van de inplanting van een stopplaats op de spoorlijn Brugge-Kortrijk onderzoekt”.

Met betrekking tot door de Vlacoro gevraagde globale mobiliteitsstudie wordt in het besluit tot goedkeuring van het bestreden uitvoeringsplan expliciet gesteld dat de mobiliteitsstudie een louter informatief document betreft voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het

beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Volgens de verzoekende partijen zal de mobiliteitsstudie die door het bestreden uitvoeringsplan werd uitgesteld naar het vergunningverlenende niveau, nog cruciale aspecten met betrekking tot de ontsluiting moeten vastleggen. Dit versterkt enkel de nu bestaande onzekerheid onder de omwoners en brengt bovendien de kans op een coherente oplossing in het gedrang, daar elke gemeente afzonderlijk over de concrete verkeerssituatie zal kunnen oordelen.

Volgens de verzoekende partijen is de aanwezigheid en voornamelijk het effectief gebruik van het openbaar vervoer slechts een hypothese en geen garantie en is het waarschijnlijk dat de werkelijke in- en uitstroom van voertuigen bijgevolg beduidend hoger zal liggen dan wat in het bestreden uitvoeringsplan wordt vooropgesteld. Het feit dat de Infrabelstudie daaromtrent nog moet worden aangevat, versterkt alleen maar de onzekerheid. Bovendien is het waarschijnlijk dat een treinstopplaats het aantal supporters, werknemers en bezoekers waarvan nu wordt “verwacht” dat ze per trein zullen komen niet voldoende zal kunnen opvangen. Concreet moeten, zelfs wanneer men rekening houdt met de meest optimale (of onrealistische) beschikbare cijfers over het gebruik van de wagen (zijnde 3 mensen per auto), nog steeds tien treinen per uur worden ingeschakeld om alle treinreizigers naar het voetbalstadion te brengen, hetgeen uiteraard geenszins haalbaar is.

23. In haar memorie van antwoord wijst de verwerende partij erop dat het stedenbouwkundig voorschrift inzake de ontsluiting na het openbaar onderzoek en het advies van de Vlacoro nog werd aangepast.

De verwerende partij benadrukt dat in de toelichtingsnota bij het bestreden uitvoeringsplan een concreet ontsluitingsvoorstel werd “doorgerekend” door het Vlaams Verkeerscentrum. Zij citeert onder meer het volgende uit de toelichtingsnota:

“Het is wenselijk een stopplaats of station voor openbaar vervoer (trein en bus) te realiseren in functie van het project en voor de woonkernen Loppem en Oostkamp. De locatie is symbolisch op het plan aangeduid en moet gesitueerd worden onder of in de nabijheid van de E40. [...]

Binnen het project wordt ruimte voorzien voor parkeren in een integrale mobiliteitsvisie waar ook ontsluiting via het openbaar en gemeenschappelijk vervoer toe behoort. Parkeren wordt gegroepeerd. Er wordt geopteerd voor een modal-shift gericht op een verhoogd aandeel openbaar en gemeenschappelijk vervoer in een globale mobiliteitsaanpak. Het aantal parkeerplaatsen voor auto's (excl. parking voor bussen en fietsers) wordt daartoe bepaald op 7.000 parkeerplaatsen".

De verwerende partij wijst erop dat ook in de toelichting betreffende de stedenbouwkundige voorschriften de principes en de uitgangspunten voor de ontsluiting van het gebied verder worden besproken en toegelicht. Zij citeert onder meer het volgende uit de toelichtingsnota:

"er worden -bij een uitgangspunt van een vol stadion voor 40.000 toeschouwers- maximaal 7.000 personenwagens op de site toegelaten voor maximaal 19.000 toeschouwers waarvan 5.000 voertuigen met gemiddeld 3 personen en 2.000 voertuigen met gemiddeld 2 personen; de andere toeschouwers maken gebruik van collectief vervoer geraamd op gemiddeld 200 bussen voor 10.000 personen; 2.000 personen komen met de fiets of te voet en 9.000 toeschouwers via het openbaar vervoer (autobussen, sneltram en/of sneltrein)".

Volgens de verwerende partij worden de bezwaren met betrekking tot het mobiliteitsprobleem en de zogenaamde verschuiving naar de vergunningverlening weerlegd in het besluit tot goedkeuring van het bestreden uitvoeringsplan. Zij citeert onder meer het volgende uit het laatstgenoemde besluit:

"dat de verkeersgeneratie wordt beperkt door het nastreven van een modalsplit waarbij het aandeel autoverkeer en het benodigde aantal voertuigkilometers wordt beperkt; dat concreet het autoverkeer wordt beperkt door het aantal parkeerplaatsen in de stedenbouwkundige voorschriften te beperken tot maximaal 7000; dat deze parkeerplaatsen volstaan voor het functioneren van de voorziene kantoren en winkels en dat sluipverkeer en wildparkeren op die manier kan vermeden worden; dat, wat het voetbalstadion betreft, voorzien wordt dat de toeschouwers die niet kunnen beschikken over een parkeerplaats op de site, via een ticketsysteem of een evenwaardig systeem slechts toegang zullen krijgen tot het stadion, indien zij beschikken over een vervoersbewijs voor een ander vervoersmiddel, hetzij de fiets, hetzij de bus, hetzij de trein, hetzij een ander vervoermiddel; dat op deze manier zowel vermeden zal kunnen worden dat de bezoekers van het stadion zich toegang proberen te verschaffen via sluikroutes of op de openbare weg parkeren; dat daarnaast zal moeten worden voorzien in politietoezicht om het parkeren op de openbare weg tegen te gaan; dat de infrastructurele maatregelen die op

basis van het onderzoek van Vlaams Verkeerscentrum noodzakelijk blijken worden vertaald in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften;

[...]

Overwegende dat in sommige opmerkingen, bezwaren en adviezen wordt gesteld dat het effect op de verkeersleefbaarheid van de omgeving van het stadionproject onvoldoende werd onderzocht; dat een algemene mobiliteitsstudie voor het hele gebied nodig is, rekening houdende met verschillende verkeersmodi; dat het centrum van Oostkamp [...] niet extra [mag] worden belast door de ontwikkeling van het gebied; dat Vlacoro deze opmerkingen, bezwaren en adviezen deels onderschrijft; dat in antwoord op deze opmerkingen, bezwaren en adviezen kan worden gesteld dat het mobiliteitsaspect werd onderzocht in het voorbereidende planningsproces; dat de mobiliteitsvisie op het stedelijk gebied, waarbij de N31 gezien wordt als drager voor grootschalige stedelijke activiteiten, een essentieel onderdeel vormt van de globale ruimtelijke visie op het stedelijk gebied; dat daarnaast in het planMER specifiek en diepgaand onderzoek gebeurde naar de mobiliteitseffecten van het project, onder meer voor de inplantingsplaats Chartreuse; dat de verschillende vervoersmodi in dat onderzoek nadrukkelijk zijn meegenomen, onder meer door de afwegingen met betrekking tot de vervoerskeuze of modal-split; dat onder meer op basis van deze analyse geopteerd is voor de huidige locatie omwille [van] de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en de ligging aan een bestaande treinverbinding; dat daarnaast geopteerd wordt voor een sterke beperking van het aantal parkeerplaatsen en voor een systeem met randparking en collectief navervoer; dat aldus sprake is van een globale ontsluitings- en mobiliteitsvisie; dat op het uitvoeringsniveau de ontsluitingsprincipes moeten omgezet worden in een concreet plan van aanpak met inbegrip van de nodige dienstregelingen voor trein- en busbediening, voor het gebruik van randparkings en voor de begeleiding van supportersbussen;

[...]

Overwegende dat sommige opmerkingen, bezwaren en adviezen betrekking hebben op de ontsluiting, het parkeren en de mobiliteit; dat wordt aangegeven dat het beperken van de parkeercapaciteit tot 7000 ten onrechte vooruit loopt op de mobiliteitsstudie; dat Vlacoro deze opmerkingen, bezwaren en adviezen deels onderschrijft; dat niet kan worden ingegaan op deze opmerkingen, bezwaren en adviezen omdat er gegronde redenen zijn om het maximaal aantal parkeerplaatsen voor auto's te beperken tot 7000; dat deze optie in overeenstemming is met de resultaten van de milieueffectbeoordeling; dat de effecten op het vlak van mobiliteit in een vrijwel directe relatie staan met het aantal parkeerplaatsen; dat de hinder die veroorzaakt wordt door het aantrekken van een groot aantal auto's beperkt wordt door het aantal auto's te beperken; dat bij het uitwerken van de visie op de stadionsite, onder meer op basis van de resultaten van het planMER geopteerd is voor een modal-split waarbij het autoverkeer een beperkte plaats inneemt; dat het beperken van het aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is om [...] te komen tot een vervoersmiddelkeuze in het voordeel van fiets, bussen, autocars, supportersbussen, tram of trein;

Overwegende dat in sommige opmerkingen, bezwaren en adviezen wordt aangegeven, dat er 9000 parkeerplaatsen of meer nodig zijn, om het parkeren in de dorpen te vermijden en dat enkel verhinderd zal kunnen worden dat er geparkeerd wordt in de omliggende dorpskernen en wijken indien er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien; dat bovendien wordt aangegeven dat bij een te strikte interpretatie van de stedenbouwkundige voorschriften het parkeerprobleem zal worden afgewenteld op de omliggende kernen en wijken [...]; dat Vlacoro deze opmerkingen, bezwaren en adviezen deels onderschrijft; dat aan deze opmerkingen, bezwaren en adviezen tegemoet wordt gekomen, niet door het aantal parkeerplaatsen te verhogen maar door in de stedenbouwkundige voorschriften vast te leggen dat er voorzien moet worden in verschillende parkeerterreinen die enkel toegankelijk zijn vanuit een specifieke herkomst; dat deze bepalingen het mogelijk maken dat bij de exploitatie parkeerplaatsen gekoppeld worden aan het toegangsbewijs of dat via een gelijkwaardig systeem wordt verhinderd dat mensen toegang krijgen tot het stadion zonder eveneens te beschikken over een voorbehouden plaats op één [van] de parkeerterreinen of een plaats op een bus, autocar, tram of trein; dat er door de initiatiefnemers wordt voorzien in een ticketsysteem waarbij het toegangsticket gekoppeld is aan de keuze van het vervoersmiddel; dat met andere woorden het aantal toegangsbewijzen die gekoppeld zijn aan een parkeerplaats beperkt kunnen worden tot 19.000, wat overeenstemt met maximaal 7000 auto's; dat anderzijds ook een strikt toezicht zal moeten worden uitgeoefend op het parkeren in de kernen; dat de Vlaamse Regering en de betrokken partners zich voor de begeleidende maatregelen op het vlak van toezicht en handhaving engageren; dat deze engagementen worden opgenomen in een charter dat overlegd zal worden met de bewoners;

[...];

Overwegende dat in sommige opmerkingen, bezwaren en adviezen wordt opgemerkt dat de modal shift die bij de berekening in het planMER werd gehanteerd [...] beschouwd moet worden als een theoretische benadering en in de praktijk niet haalbaar is; dat Vlacoro deze opmerkingen, bezwaren en adviezen deels onderschrijft; dat in antwoord op deze opmerkingen, bezwaren en adviezen kan worden gesteld dat op basis van de beschikbare informatie over het project ook aannames werden gehanteerd over de modal-shift; dat de modal-shift in de planMER uitdrukkelijk als een sturingselement[...] wordt ingezet, vermits er sprake is van een 'gewijzigde modal shift' in het nadeel van het autoverkeer; dat in het planMER uitdrukkelijk is aangegeven dat op basis van een eerste inschatting het beperken van het autoverkeer noodzakelijk wordt geacht om de milieueffecten van het project als aanvaardbaar te kunnen beschouwen; dat daarom door de deskundigen werd geopteerd om in de aannames en berekening enkel nog rekening te houd[en] met de gewijzigde modal shift; dat die keuze door de onderzoekers in het planMER is onderbouwd onder meer door te verwijzen naar de mogelijkheid om een evenementenstation uit te bouwen op de spoorlijn Brugge-Kortrijk die het plangebied doorsnijdt, naar de mogelijkheden om randparkings uit te bouwen voor gemeenschappelijk busvervoer en naar oplossingen die in andere projecten naar voor worden geschoven; dat in het planMER bovendien wordt

aangegeven dat de voorgestelde verdeling tussen de vervoerswijzes een zeer sterke aanpassing vereist in de keuzes zoals die in de huidige situatie gebruikelijk zijn en een sterke inspanning van de supporters en de clubs vereisen; dat de aannames over de modal-shift derhalve niet louter als [...] theoretisch of onhaalbaar kunnen worden beschouwd maar het resultaat zijn van concrete afwegingselementen; dat deze gewijzigde modal-shift werd aanvaard en goedgekeurd door de dienst MER in de richtlijnnnota en in het goedkeuringsverslag; dat de Vlaamse Regering tenslotte er bij de voorlopige vaststelling van het ontwerp voor geopteerd heeft om de in het planMER voorgestelde gewijzigde modal shift beleidsmatig uitdrukkelijk te ondersteunen, onder meer door te opteren voor een beperking van het aantal parkeerplaatsen tot 7000; dat deze optie in de uitvoeringsfase van het project verder zal moeten geconcretiseerd worden; dat in de stedenbouwkundige voorschriften hiervoor een omvattend kader wordt gecreëerd door op te leggen dat aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning voor de realisatie van het stadionproject een globale mobiliteitsvisie moet omvatten waarin concrete maatregelen worden uitgewerkt voor het realiseren van de vooropgestelde modal-shift”.

Voor de verwerende partij is het duidelijk dat in het definitief vastgestelde uitvoeringsplan een antwoord geboden wordt op de bezorgdheid over de leefkwaliteit van de wijken en dorpen in de omgeving van het projectgebied door in de stedenbouwkundige voorschriften de wijze van ontsluiting, de bereikbaarheid van de site en het parkeren strikt vast te leggen op een manier die de lokale wegen en de kernen vrijwaart van het verkeer van en naar het project.

Verder benadrukt de verwerende partij dat het mobiliteitsvraagstuk niet enkel kan opgelost worden door de ruimtelijke planning. Het verplicht opmaken van een mobiliteitsstudie als onderdeel van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is hiervan een duidelijk bewijs. Het mobiliteitseffectenrapport heeft immers een “meervoudige” functie. Een dergelijk rapport heeft niet enkel de bedoeling om planningsprocessen te onderbouwen maar ook op vergunningsniveau kan het een nuttige bijdrage leveren. Een mobiliteitseffectenrapport wordt vaak opgelegd in het kader van een vergunningverlening, hetgeen blijkt uit het besluit van de Vlaamse regering inzake de dossiersamenstelling, waarbij voor elke aanvraag van een bedrijf van meer dan 15.000 vloeroppervlakte een dergelijk rapport moet opgemaakt worden.

De verwerende partij citeert onder meer het volgende uit de toelichtingsnota:

“De stedenbouwkundige voorschriften leggen de locatie en de principes van de ontsluiting vast. In de mobiliteitsstudie zullen de ontwerpmatige en organisatorische aspecten van de ontsluiting verder uitgewerkt:

[...]

- De organisatie en de uitvoeringsmodaliteiten voor de gebruikers die toekomen met het openbaar vervoer, vanaf de stopplaats tot en met de locaties van de diverse functies [...]”.

De verwerende partij besluit dat het bestreden uitvoeringsplan geenszins de rechtszekerheid aantast en evenmin een louter doorschuiven naar de vergunningverlenende overheid inhoudt.

24. De tussenkomende partij voegt aan het verweer van de verwerende partij toe dat geen enkele wettelijke of reglementaire bepaling vereist dat een ruimtelijk uitvoeringsplan gedetailleerd moet zijn. Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt dat er een belangrijke marge is om voorschriften in veeleer vage en algemene bepalingen te beschrijven, waarbij die marge noodzakelijkerwijze door de vergunningverlenende overheid moet worden ingevuld. In de arresten van de Raad van State wordt nergens geëist dat de ontsluiting uitputtend in het uitvoeringsplan geregeld wordt.

Volgens de tussenkomende partij is het totaal onjuist te beweren dat het bestreden uitvoeringsplan enkel vage en indicatieve aanduidingen zou bevatten. Het bestreden uitvoeringsplan bevat inzake de mobiliteitsproblematiek harde voorschriften, inrichtingsvoorstellen, beheersmaatregelen en modaliteiten die alle ruimtelijk relevante aspecten regelen. In de toelichtingsnota werd daarenboven een flankerend beleid vooropgesteld dat ertoe strekt de beoogde “modal shift” te bereiken. Het gaat met name om het systeem waarbij de vervoersmodus gekoppeld wordt aan het toegangsbewijs, waardoor vermeden kan worden dat er op de dag van de wedstrijd meer vraag is naar parkeerplaatsen dan er aanbod is. Het besluit van de Vlaamse regering bevat een duidelijk engagement om dit flankerend beleid uit te voeren, zodat er een concreet vooruitzicht op realisatie bestaat. Daarbij komt dat het gebied rechtstreeks gelegen is aan bestaande wegen.

De tussenkomende partij merkt op dat de verzoekende partijen blijkbaar van mening zijn dat de voorgestelde “modal shift” in de praktijk onhaalbaar is. Zij verschillen daarin van mening met de verwerende partij. Het

enkele feit dat de verzoekende partijen een andere opvatting hebben dan de verwerende partij leidt echter nog niet tot een onwettigheid van de bestreden beslissing. De tussenkomenende partij wijst er op dat de voorgestelde “modal-shift” bij andere stadions wel haalbaar is gebleken. In een studie van Vectris, die bij het bezwaarschrift van de gemeente Zedelgem was gevoegd, werden de volgende voorbeelden gegeven van vergelijkbare stadions:

- Az en Groningen: capaciteit van 17.000 tot 20.000 toeschouwers; hier zijn er 1100 parkeerplaatsen rond het stadion en 2200 parkeerplaatsen op wandelafstand;
- Basel: capaciteit van 38.500 toeschouwers. Er zijn 680 parkeerplaatsen en 1465 parkeerplaatsen op loopafstand;
- Klagenfurt: capaciteit van 32.000 toeschouwers: Er zijn 2000 parkeerplaatsen rond het stadion;
- Utrecht: capaciteit van 24.500 toeschouwers. Er zijn ongeveer 1500 parkeerplaatsen rond het stadion, en ongeveer 1000 parkeerplaatsen in de omgeving.

Al deze stadions hebben een lagere verhouding van het aantal parkeerplaatsen tot het aantal toeschouwers, wat maakt dat een zeer groot aantal van de bezoekers niet met de wagen komt. Dit blijkt haalbaar.

De tussenkomenende partij wijst er op dat de stedenbouwkundige voorschriften van het bestreden uitvoeringsplan een mobiliteitsstudie opleggen. Dit voorschrift is niet vrijblijvend. De studie moet een duidelijk omschreven inhoud hebben, en moet worden beoordeeld door de vergunningverlenende overheid. Het voorschrift moet ook worden samengelezen met de overige voorschriften.

Wat de halte voor het openbaar vervoer betreft, wijst de tussenkomenende partij er op dat het betrokken gebied wordt doorkruist door een bestaande spoorlijn. Het bestreden uitvoeringsplan bestemt die tot “gebied voor spoorweg”. Binnen dit gebied is via een stersymbool aangeduid waar er een halte moet komen. Uit de voorschriften en de toelichting daarbij leidt de tussenkomenende partij af dat er een halte voor openbaar vervoer (trein en/of bus) dient te worden aangelegd op een door het uitvoeringsplan uitdrukkelijk aangegeven locatie. Dat dit station er nog niet is, en er nog studies over worden

gevoerd, doet volgens de tussenkomende partij niet terzake. Het bestemmingsplan voorziet dit uitdrukkelijk.

25. In hun memorie van wederantwoord stellen de verzoekende partijen dat het “concreet ontsluitingsvoorstel” dat volgens de verwerende partij in het bestreden uitvoeringsplan werd “doorgerkend”, veronderstelt dat het treinstation wordt aangelegd.

26. In haar laatste memorie benadrukt de verwerende partij dat uit de voorschriften van het bestreden uitvoeringsplan volgt dat er een halte voor openbaar vervoer dient te worden aangelegd op een door het plan uitdrukkelijk aangegeven locatie. Het bestemmingsplan geeft hiertoe rechtszekerheid.

27. Wat betreft de stopplaats voor openbaar vervoer wijst de tussenkomende partij er in haar laatste memorie op dat de voorschriften van het bestreden uitvoeringsplan letterlijk stellen dat het kan gaan om een stopplaats voor bussen en/of treinen. Het gegeven dat Infrabel de mogelijkheid voor een stopplaats aan het station nog onderzoekt, staat er niet aan in de weg dat ook een busstation door het uitvoeringsplan mogelijk wordt geacht.

Beoordeling

28. Een ruimtelijk uitvoeringsplan dient op een rechtszekere wijze de bestemming evenals in voorkomend geval de voor de realisatie daarvan noodzakelijke voorschriften in verband met de inrichting en/of het beheer van de verschillende gebiedsdelen vast te stellen.

29.1. De door het bestreden uitvoeringsplan vastgestelde voorschriften voor het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” stellen het volgende:

“24.1.1. Het gebied is bestemd voor kleinhandel, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen, grootschalige recreatieve voorzieningen en de aanleg en exploitatie van een gesloten multifunctioneel

voetbalstadion met een maximale bezoekerscapaciteit van netto 40.000 toeschouwers. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg of exploitatie van de toegelaten activiteiten zijn toegelaten. Tegelijk met de realisatie worden geluidswerende maatregelen genomen binnen het gebied voor stedelijke activiteiten en worden geluidsschermen geplaatst langs de E40.

In deze zone zijn de bij een multifunctioneel stadion behorende ondersteunende activiteiten toegelaten voor zover ze geïntegreerd worden in het stadiongebouw.

Er kunnen maximaal 7.000 parkeerplaatsen voor auto's (excl. parking voor bussen en fietsers) met de bijbehorende ontsluitingswegen worden gerealiseerd.

Het organiseren van evenementen in het stadion is toegelaten. Het bezoekersaantal van niet-voetbalgerelateerde evenementen mag de 10.000 niet overschrijden.

In deze zone is het optrekken van gebouwen voor een jeugdvoetbaloefencentrum toegelaten.

[...]

24.1.2.

[...]

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:

- De relatie met de in de omgeving aanwezige functies;
- De invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;
- De invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;
- De relatie met de in de omgeving vastgelegde bestemmingen;

Bij vergunningsaanvragen voor nieuwe bedrijfsgebouwen of voor de ontwikkeling van een deel van het gebied met een oppervlakte van minstens 2 ha wordt een inrichtingsstudie gevoegd.

De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De mobiliteitsvisie en inrichtingsstudie maken deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande mobiliteitsstudie en inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe mobiliteits- en inrichtingsstudie bevatten.

24.1.3. De ontwikkeling van het gebied gebeurt op basis van een globale mobiliteitsstudie. Deze studie omvat een globale mobiliteitsvisie met onder meer de voorgestelde te nemen maatregelen op het vlak van ontsluiting, parkeren en gemeenschappelijk vervoer en de geraamde kosten van deze maatregelen. De mobiliteitsvisie gaat uit van een modal-shift gericht op een

verhoogd aandeel openbaar en gemeenschappelijk vervoer en maximaal 7.000 parkeerplaatsen voor auto's (excl. parking voor bussen en fietsers). Gelijkvloerse parkeerplaatsen voor auto's kunnen enkel toegelaten worden geïntegreerd met de op te richten gebouwen (stadion, winkels, kantoren, ..). Daarnaast wordt in de globale mobiliteitsvisie ook rekening gehouden met de ruimte nodig voor bus- en fietsparkings.

De mobiliteitsstudie geeft aan op welke wijze de exploitatie van stadion, winkels en kantoren op het vlak van parkeren op elkaar worden afgestemd om te komen tot een aanvaardbare mobiliteitsimpact. Binnen een globale mobiliteitsvisie worden hiervoor de concrete modaliteiten bepaald.

De mobiliteitsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

24.1.4.

[...]

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming kunnen slechts opgestart worden nadat de nodige waterbeheersingswerken gerealiseerd zijn. [...]

24.1.5. De realisatie van de toegelaten activiteiten [kan] slechts opgestart worden nadat de maatregelen en inrichtingswerkzaamheden zijn uitgevoerd die noodzakelijk zijn voor het behoud van de beschermde vleermuizenkolonies die zich in de kerk van Loppem nabij het kasteelpark van Mote en het kasteeldomein van Loppem bevinden. [...]"

29.2. Binnen het "Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse" is langs de spoorweg een bruin stersymbool aangebracht, waarvoor de stedenbouwkundige voorschriften het volgende stellen:

"(symbolische aanduiding in overdruk)

Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

24.9.2.

Het gebied dat met een stersymbool is aangeduid en de onmiddellijke omgeving ervan is bestemd voor een treinhalt of station voor openbaar en gemeenschappelijk vervoer.

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van een station of halte voor openbaar vervoer en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten".

30. De verwerende partij wijst er terecht op dat zij in het bestreden uitvoeringsplan voor wat betreft het mobiliteitsaspect is uitgegaan van een “modal shift”, dit is een substantiële verhoging van het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de auto. De bedoeling is dat bij gebruik van de maximale capaciteit 9000 toeschouwers zich via het openbaar vervoer naar het voetbalstadion zouden begeven. Zowel de berekening van het te voorzien aantal parkeerplaatsen als de mogelijkheid om de negatieve mobiliteitseffecten te milderen zijn afgestemd op de veronderstelling dat deze “modal shift” wordt gerealiseerd.

31. Over de “modal shift” wordt in het MER het volgende gesteld:

“Onafhankelijk van de locatie is er noodzaak aan een sterke ontsluiting via het openbaar vervoer/ collectief vervoer tbv de sturing naar een meer duurzame modal split. Een evenement met 40.000 aanwezigen creëert immers een dermate hoge verkeersbelasting dat deze op elke locatie – zelfs deze gelegen vlakbij autosnelwegen – voor een ernstige verkeerscongestie ervoor en erna zorgt. Gezien treinstellen of lightrailstellen een veel hogere capaciteit hebben dan bussen en gezien deze onafhankelijk zijn van het wegverkeer (dus niet gehinderd worden door files op de weg), verdienen locaties nabij de spoorweg dan ook vanuit dit oogpunt de voorkeur. Indien zich geen station in de onmiddellijke omgeving bevindt, is de realisatie van een evenementenstation (of minstens een halte) aangewezen.

[...]

Als openbaar vervoersbedrijf kan de NMBS extra treinen inzetten.

Als de bezoekers van eigen vervoer afzien moeten zij ook 100% kunnen vertrouwen op de aanwezigheid van voldoende alternatief. In samenspraak met NMBS moet het openbaar vervoersaanbod verbeterd worden voor de toeschouwers en de werknemers van het voetbal alvorens wedstrijden te[...] organiseren in een stadion met 40.000 plaatsen. Opdat supporters ook effectief gebruik zouden maken van het openbaar vervoer dient dit vervoer reeds inbegrepen te zijn in het abonnement. Een goede sensibilisering zal eveneens noodzakelijk zijn.

[...]

We geven hier de NMBS als voorbeeld. Dit is niet dwingend. Uiteraard kan een ander[e] vervoersmaatschappij (bijvoorbeeld De Lijn) een exploitatie opnemen (bijvoorbeeld een lightrail of sneltram op een Infrabelspoor of op een nieuw spoor).

[...]

Een belangrijke milderende maatregel is de realisatie van een treinstation ter hoogte van de Chartreuse (ten noorden van E40 op de spoorlijn Brugge-Kortrijk). Hierdoor is geen shuttleverkeer nodig tussen het station van Brugge en het stadion wat de verkeersdoorstroming ten goede komt. Een shuttledienst zou eveneens leiden tot aanleg van een vrije

busbaan. Een station leidt aldus eveneens tot een beperking van de ruimte inname”.

32. Het blijkt dat, zoals de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord stellen, de realisatie van een station of een halte voor het openbaar vervoer (hierna: het station) noodzakelijk is om de voornoemde “modal shift” te realiseren.

33. Anders dan de verwerende partij en de tussenkommende partij voorhouden, stellen de stedenbouwkundige voorschriften van het bestreden uitvoeringsplan de realisatie van het station niet verplicht. Artikel 24.9.2 van de voorschriften laat weliswaar toe om in het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse” of in “de onmiddellijke omgeving ervan”, “een station of halte voor openbaar vervoer en aanhorigheden” in te planten, maar het maakt de realisatie van het voetbalstadion, anders dan van de realisatie van de waterbeheersingswerken (artikel 24.1.4) en de bescherming van de vleermuizenkolonies (artikel 24.1.5), niet afhankelijk van de realisatie van het station. In wezen voegt artikel 24.9.2 weinig toe aan het in 24.1.1 vervatte bestemmingsvoorschrift dat toelaat om in het “Gebied voor stedelijke activiteiten Chartreuse”, “openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen” in te planten.

34. Met betrekking tot het in het plan-MER vooropgestelde treinstation overweegt het besluit tot vaststelling van het bestreden uitvoeringsplan het volgende:

“dat binnen de NMBS-groep, Infrabel het initiatief heeft genomen tot het oprichten van een werkgroep die het ontwerp en de uitvoeringsmodaliteiten van de inplanting van een stopplaats op de spoorlijn Brugge-Kortrijk onderzoekt; dat dit onderzoek mogelijks kan ingepast worden als deel van de globale mobiliteitsstudie die in de stedenbouwkundige voorschriften wordt voorzien als een onderdeel van aanvragen voor het bekomen van stedenbouwkundige vergunningen; dat de vraag naar de haalbaarheid van de realisatie van een stopplaats derhalve tot de uitvoeringsfase [behoort]”.

35. In zoverre de verwerende partij en de tussenkomende partij zich met betrekking tot het station op de in artikel 24.1.3 van de stedenbouwkundige voorschriften bedoelde mobiliteitsstudie beroepen, vestigen de verzoekende partijen er terecht de aandacht op dat deze bepaling expliciet stelt dat de mobiliteitsstudie een louter informatief document betreft voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

36. Het bestreden uitvoeringsplan laat een cruciaal aspect van de mobiliteitsproblematiek van het voetbalstadion, namelijk de realisatie van het station, over aan het vergunningverlenende niveau. Met de verzoekende partijen moet worden vastgesteld dat het plan ter zake niet zelf in een rechtszekere oplossing voorziet.

37. Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

VI. Eerste onderdeel van het eerste middel

Standpunt van de partijen

38. De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 4.1.7 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), “houdende de formele motivatieplicht”.

Zij wijzen erop dat de betrokken motiveringsplicht erop gericht is te verzekeren dat de informatie die door het plan-MER wordt aangereikt, daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing over het voorgenomen plan.

Zij voeren aan dat op 23 oktober 2008 het plan-MER werd goedgekeurd, “waarin op basis van diverse factoren zoals impact op het milieu, ontsluiting, ed. voorkeur wordt gegeven aan andere locaties dan het gebied Oostkampse Baan - Chartreuse”, doch de Vlaamse regering toch, “reeds in dit stadium van de procedure”, op 3 april 2009, besluit om de alternatieve locaties

buiten beschouwing te laten en in het bedoelde deelgebied een nieuw voetbalstadion te bouwen. Zij vervolgen :

“Immers, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport Philippe Muyters vraagt op 30 oktober 2009 aan RESOC en PMV om enkel met betrekking tot het deelgebied Oostkampse Baan – Chartreuse een studie uit te voeren met het oog op de financiële haalbaarheid van de bouw van een nieuw voetbalstadion en een flankerend programma. Ondanks het duidelijk andersluidende standpunt van het plan-MER worden de alternatieve locaties niet in het onderzoek opgenomen”.

Op basis van dit “eenzijdig” onderzoek wordt, steeds volgens de verzoekende partijen, het uitvoeringsplan op 11 december 2009 voorlopig vastgesteld. Ondanks talrijke bezwaren tijdens het openbaar onderzoek, en het advies van de Vlacoro, waarin “de nodige voorbehouden ten aanzien van het voetbalstadion en het flankerend programma” worden geformuleerd, wijzigt de Vlaamse regering haar standpunt niet, en evenmin wordt in het bestreden besluit “een afdoende motivering of verantwoording van de afwijking van de verschillende adviezen” gegeven.

De verzoekende partijen wijzen vervolgens in concreto op het plan-MER, waaruit “duidelijk [blijkt] dat [dit] de locatie Oostkampse Baan en Chartreuse als minst gunstige locatie beschouwt met het oog op een nieuw voetbalstadion en flankerend programma”, en op het advies van de Vlacoro, waarin “de conclusies uit het plan-MER [worden] overgenomen” en wordt opgemerkt “dat in het voorlopig vastgesteld RUP de argumenten om bij het opstellen van het RUP de minst geschikte locatie te kiezen volledig afwezig zijn”.

Vervolgens stellen die partijen vast dat bij de definitieve vaststelling van het GRUP voor de “motivatie” van de locatiekeuze wordt verwezen naar de toelichtingsnota. Zij wijzen erop dat in de toelichtingsnota expliciet wordt vermeld dat de rapportage van het Regionaal Sociaal-Economisch Overlegcomité – afdeling Brugge (hierna: RESOC) en de Participatiemaatschappij Vlaanderen samen met het plan-MER de basis vormen voor de optie om het betrokken deelgebied aan te duiden als locatie, doch dat de “evaluatie”, in tegenstelling tot wat wordt voorgewend, helemaal niet is gebeurd op grond van het plan-MER.

Zij onderbouwen die stelling als volgt :

“Ten eerste kan bezwaarlijk gesteld worden dat de beslissing overeenstemt met wat in het Plan-MER vermeld staat...De keuze voor het deelgebied Oostkampse Baan / Chartreuse wordt in het plan MER expliciet als minst gunst[ige] aangeduid.

Vervolgens laten de rapporten van RESOC en PMV in het geheel niet toe een evaluatie te maken om de eenvoudige redenen dat deze rapporten geen van de andere locaties onderzoekt.

In dit kader weze opgemerkt dat het verstrekken van de opdracht aan het RESOC om enkel het deelgebied Oostkampse Baan - Chartreuse te onderzoeken op zich reeds een onmiskenbaar bewijs is van het feit dat er op geen enkel ogenblik rekening werd gehouden met de in het Plan-MER voorgestelde alternatieven.

[...]

Vervolgens wijst Vlacoro in zijn advies expliciet op de afwezigheid van voldoende motivering van de afwijking door de Vlaamse regering bij de voorlopige vaststelling van het GRUP Brugge en keurt bovendien het deelgebied Oostkampse baan – Chartreuse af.

De keuze voor de locatie Oostkampse Baan – Chartreuse in afwijking van het Plan-MER wordt door eenvoudige verwijzing naar het plan MER en de rapporten RESCO en VLACORO niet voldoende gemotiveerd. Dit maakt een schending uit van de hierboven genoemde bepaling van het DABM”.

39.1. Met betrekking tot het hiervoor aangehaalde middelonderdeel wijst de verwerende partij er in haar memorie van antwoord op dat het voeren van een beleid zich vertaalt in het nemen van beleidsbeslissingen. Beslissen betekent keuzes maken. De overheid moet zich informeren en met kennis van zaken en na afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten een beslissing nemen. Het op te maken plan-MER is één van de documenten waarmee de planoverheid moet rekening houden. Het laat de overheid toe om met kennis van de milieueffecten een beslissing te nemen. Een plan-MER bevat evenwel geen keuze of beslissing. Dit zou trouwens een oneigenlijk gebruik betekenen van het instrument.

De verwerende partij benadrukt dat zij bij het opmaken van het bestreden uitvoeringsplan kennis heeft genomen van de voorgestelde milderende maatregelen bij de beslissing over het programma van het plan en de andere maatregelen die moeten genomen worden. De plannende overheid heeft op basis van de resultaten van het plan-MER geopteerd voor een gewijzigd en beperkt project dat bestaat uit een multifunctioneel voetbalstadion op de site Chartreuse met een flankerend programma dat in het definitief GRUP bovendien wordt

beperkt tot maximaal 75.000 m² kantoren (in het ontwerp GRUP maximaal 150.000 m² kantoren) en 15.000 m² winkels of een combinatie van kantoren en winkels met maximaal een zelfde mobiliteitsimpact en een voetbalcentrum tussen Oostkampse Baan en de E40. Tegelijk werd afgezien van de inplanting van een gemengd regionaal bedrijventerrein ter hoogte van de Vliegweg in Oostkamp én de inplanting van een specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoorachtigen op de site Chartreuse.

Volgens de verwerende partij is in het auditoraatsverslag in de schorsingsprocedure volstrekt ten onrechte en in strijd met de stukken van het administratief dossier voorgehouden dat de locatiekeuze voor het voetbalstation zou uitgaan van de initiatiefnemers Club Brugge en projectontwikkelaar Uplace. Deze onjuiste voorstelling blijkt de verdere beoordeling te beïnvloeden en moet dan ook met klem worden tegengesproken. Zoals blijkt uit de navolgende tabel zijn er grote verschillen tussen het commercieel voorstel van Uplace en de beslissing van de verwerende partij.

Uplace	Vlaamse Regering
Voor 1 ploeg	Voor 2 ploegen
Groot winkelcentrum (45.000m ²)	Beperkt commercieel programma (15.000 m ²)
Geen oefenvelden	Wel oefenvelden (10)
Grondgebied Zedelgem	Grondgebied Brugge

39.2. De verwerende partij wijst erop dat de kritiek op de locatiekeuze Chartreuse, daar waar het plan-MER de voorkeur geeft aan de noordelijke locatiealternatieven, in het bestreden besluit als volgt wordt weerlegd:

“[...] dat de locatie de Spie bijzonder geschikt is voor de inplanting van bedrijven, met inbegrip van bedrijven met een grote ruimtelijke en milieu-impact; dat de invulling van de locatie de Spie het mogelijk maakt om een aanbodbeleid te voeren voor regionale bedrijfsactiviteiten, overeenkomstig de doelstelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen met betrekking tot de regionaalstedelijke gebieden; dat dit ook geldt voor de locatie Blankenbergse Steenweg voor wat betreft regionale bedrijfsactiviteiten met een grote ruimtelijke impact maar met beperkingen op milieuvlak; [...]; dat de locatie Chartreuse, verantwoord is vanuit de globale ruimtelijke visie op het stedelijk gebied waarbij de N31 geldt als drager van grootschalige stedelijke functies en omwille van de ontsluitingsmogelijkheden voor openbaar en gemeenschappelijk vervoer door de ligging aan een bestaande

spoorlijn en in de nabijheid van het kruispunt van E40 en N31; dat daarmee een kwaliteitsvolle en financieel haalbare invulling gegeven wordt aan een unieke zichtlocatie in het stedelijk gebied Brugge; dat de locatie geschikt is voor een visueel baken en dat een stadion deze rol kan opnemen; dat er gekozen wordt voor toparchitectuur; dat anderzijds een antwoord geboden wordt aan de bezorgdheid over de leefkwaliteit van de wijken en dorpen in de omgeving van het projectgebied door in de stedenbouwkundige voorschriften de wijze van ontsluiting, de bereikbaarheid van de site en het parkeren strikt vast te leggen op een manier die de lokale wegen en de kernen vrijwaart van het verkeer van en naar het project; dat anderzijds voorop staat dat het project in omvang en impact beperkt wordt om het behoud van de groene gordel als stedelijk groengebied te garanderen; dat dit beperkingen impliceert van de omvang en inhoud van het te realiseren programma en specifieke maatregelen worden genomen om de impact op de groene gordel en de hinder voor Loppem en de ruime omgeving te beperken; [...]; dat in het bijzonder de impact op de woonomgeving in de groene gordel sterk wordt beperkt door het opnemen van strikte randvoorwaarden op het vlak van hinder, mobiliteit en waterbeheersing; dat het voortbestaan van de beschermde vleermuizenpopulaties wordt gegarandeerd door inrichtingsmaatregelen en het opleggen van randvoorwaarden”.

Volgens de verwerende partij maken de ligging van de site Chartreuse aan een op- en afrittencomplex van de E40, aan een primaire en secundaire weg en bovendien de aanwezigheid van een spoorlijn dat het gebied uiterst goed ontsloten is met de wagen en potentieel goed te ontsluiten is met (hoogwaardig) openbaar vervoer. Om de corridorfunctie zoveel mogelijk te behouden, wordt gekozen voor een beperkte invulling en het concentreren van de bebouwing aan de kant van de E40. Ook de treinstopplaats op de spoorlijn Brugge - Kortrijk kan volgens de verwerende partij gerealiseerd worden in de vorm van een gebouw zodat er optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte.

39.3. De verwerende partij wijst erop dat in het besluit tot vaststelling van het bestreden uitvoeringsplan wordt benadrukt dat:

“een multifunctioneel stadion gecombineerd met kantoren en winkels in te planten ter hoogte van Chartreuse en oefenvelden tussen de E40 en de Oostkampse Baan [...] verantwoord is vanuit de globale visie op het stedelijk gebied waarbij de N31 geldt als drager van grootschalige stedelijke functies en omwille van de ontsluitingsmogelijkheden voor openbaar en gemeenschappelijk vervoer door de ligging aan bestaande spoorlijn en [...] in de nabijheid van het kruispunt E40 en N31; dat

daardoor de gereden voertuigkilometers globaal beperkt worden in vergelijking met de onderzochte alternatieve[...] inplantingslocaties”.

De verwerende partij meent dat uit dit alles blijkt dat de evaluatie en de keuze wel degelijk werd gemaakt op basis van het plan-MER en de bezwaren en adviezen.

39.4. De verwerende partij wijst erop dat er, zoals voorzien in artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), naast milieubelangen nog andere maatschappelijke belangen zijn. Ook die belangen moeten mee overwogen worden in het beslissingsproces. De locatiekeuze en de inrichting van de locatie Chartreuse werd gebaseerd op de resultaten van de plan-MER, de financiële haalbaarheid en de ruimtelijke afwegingsfactoren.

Volgens de verwerende partij leert een volledige lezing van het vaststellingsbesluit dat na afweging op basis van voormeld artikel 1.1.4 de Vlaamse regering van oordeel is dat “het noorden” het best geschikt is voor bedrijventerreinen en “het zuiden” het best in aanmerking komt voor een voetbalsite, maar met een beperkt flankerend programma. Het “waarom” wordt met afdoende overwegingen verduidelijkt in het vaststellingsbesluit.

In geen enkele wetsbepaling -ook niet in artikel 4.1.7 DABM- wordt voorzien dat het milieubelang en/of de conclusies van een plan-MER zwaarder moeten doorwegen in de besluitvorming. Artikel 4.1.7 DABM heeft niet tot gevolg dat het plan-MER bindend moet zijn voor de plannende overheid en nog minder dat de bevoegdheid tot het opmaken van een uitvoeringsplan zou gedelegeerd zijn aan de opstellers van een plan-MER. De planoverheid behoudt de beleids- en beslissingsvrijheid, maar moet vanzelfsprekend de uiteindelijke beslissing en gemaakte keuze op afdoende wijze motiveren.

39.5.1. In haar memorie van antwoord bekritiseert de verwerende partij de in het schorsingsarrest ingenomen stelling volgens welke uit het eerste lid van artikel 4.1.7 DABM zou voortvloeien dat de conclusies van het MER-rapport zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces moeten betrokken worden. Indien dit al wenselijk zou zijn, dan is dit volgens de verwerende partij hoogstens een

interpretatie van artikel 4.1.7 DABM. Andere interpretaties zijn daarom niet onwettig of in strijd met bedoelde bepaling.

39.5.2. Volgens de verwerende partij kan, aangezien in eenzelfde bepaling wordt gesteld dat de overheid bij haar beslissing “rekening moet houden met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten” EN “met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht”, hiermee enkel maar een eindbeslissing bedoeld worden, zijnde het definitief vaststellingsbesluit. Hoe zou de planoverheid bij de voorlopige vaststelling van het ontwerp van uitvoeringsplan immers reeds rekening kunnen houden met de adviezen van de adviesverlenende instanties en de bij het openbaar onderzoek betrokken burgers en verenigingen?

39.6. Tot slot stelt de verwerende partij dat hoe dan ook in het ontwerp van uitvoeringsplan reeds duidelijk werd overwogen, rekening houdend met de milieueffecten, zoals weergegeven in het plan-MER, en met de ruimtelijke draagkracht en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen, zoals voorzien in artikel 1.1.4 VCRO, dat “het noorden” het best geschikt is voor bedrijventerreinen en “het zuiden” het best in aanmerking komt voor een voetbalsite.

40.1. De tussenkomende partij voegt aan het verweer van de verwerende partij toe dat, zoals blijkt uit de rechtspraak van de Raad van State, aan de plicht tot formele motivering is voldaan indien de motieven afdoende blijken uit het uitvoeringsplan of de erbij horende documenten. De bewuste motivering dient dus niet in het besluit tot vaststelling van het uitvoeringsplan te worden opgenomen. Zij kan ook in de bijlagen bij het uitvoeringsplan vervat zitten.

Volgens de tussenkomende partij wordt in het eerste onderdeel van het eerste middel enkel de schending van de formele motiveringsverplichting aangevoerd en niet, zoals in het schorsingsarrest werd aangenomen, de schending van de materiële motiveringsplicht.

40.2. De tussenkomende partij benadrukt dat het tot de bevoegdheid van de daartoe door de wet aangewezen overheden behoort het ruimtelijk beleid te bepalen en vast te leggen in ruimtelijke uitvoeringsplannen. De Raad van State is niet bevoegd zijn oordeel daaromtrent in de plaats te stellen van dat van de administratieve overheid. Hij beschikt ter zake enkel over een marginaal toetsingsrecht.

40.3. De tussenkomende partij wijst erop dat de toelichtingsnota bij het bestreden uitvoeringsplan een afzonderlijk onderdeel bevat “aandachtspunten vanuit de milieubeoordeling”, waarin over drie volledige pagina’s zowel de algemene milieueffecten als de specifieke milieueffecten en de milderende maatregelen worden besproken. Die laatste zowel op het vlak van de mobiliteit, lucht, geluid, oppervlaktewater, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie als de discipline “mens”. Dit is een overduidelijke formele motivering inzake de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief en de in het rapport voorgestelde maatregelen.

Volgens de tussenkomende partij heeft de verwijzing naar het rapport van RESOC geen relevantie. RESOC heeft onderzocht of de realisatie haalbaar was, en dit zowel door rekening te houden met het financiële luik als met het draagvlak van de beslissing bij de belangrijkste actoren. Dit rapport heeft doorgewerkt in de besluitvorming, maar dit maakt de bestreden beslissing niet onwettig.

40.4. De tussenkomende partij stelt dat het plan-MER geenszins heeft gesteld dat de site Chartreuse vanuit milieuoogpunt niet aanvaardbaar was. Het stelt wel dat er hier meer negatieve milieueffecten veroorzaakt worden dan op de noordelijke locaties, om hieraan onmiddellijk toe te voegen dat die effecten afdoende gemilderd kunnen worden indien er voldaan wordt aan een aantal zeer restrictieve randvoorwaarden, met name op het vlak van het beperken van verstoring, het vermijden van cumulatieve effecten met andere ontwikkelingen in de groene gordel en duurzaam ruimtegebruik.

Finaal zijn de in het plan-MER voorgestelde milderende maatregelen in het bestreden uitvoeringsplan opgenomen. De tussenkomende

partij wijst onder meer op de inplanting dicht tegen de E40 en, voor wat betreft de mobiliteitsproblematiek, op de weerlegging van het tweede middel.

40.5. De tussenkommende partij wijst erop dat het bestreden besluit letterlijk stelt dat door de ligging van de Chartreuse-site dicht tegen de E40 “de gereden voertuigkilometers globaal beperkt worden in vergelijking met de onderzochte alternatieve inplantinglocaties”. Aangezien een groot deel van het verkeer juist via de E40 komt, zou een inplanting van het voetbalstadion op de noordelijke locatiealternatieven meebrengen dat het verkeer naar die locaties langs de locatie Chartreuse wordt geleid. Alle problemen inzake mobiliteit die gelden voor Chartreuse, stellen zich ook voor de andere locaties, maar dan in ergere mate omdat het verkeer verder het stedelijk gebied in moet rijden.

Wanneer hiertegen wordt ingebracht dat dit motief niet kenbaar was ten tijde van het openbaar onderzoek, kan men hierop antwoorden dat op die wijze weer de formele motivering ingeroepen wordt, terwijl de kritiek, zoals die in het schorsingsarrest werd geformuleerd, juist de schending van de materiële motivering was.

40.6. Volgens de tussenkommende partij wijst de parlementaire voorbereiding van artikel 4.1.7 DABM erop dat uit die bepaling enkel een verplichting tot formele motivering van “de beslissing” volgt en niet van het “ontwerp” van beslissing of van besluiten die aan die formele besluitvorming voorafgaan. De kritiek dat hierdoor het openbaar onderzoek onderuit wordt gehaald, kan niet worden gekaderd in een schending van artikel 4.1.7 DABM.

De formele motiveringsplicht is, luidens de parlementaire voorbereiding, “een omzetting van artikel 9.1, b) van de plan-m.e.r.-richtlijn. Deze bepaling verplicht de lidstaten om een verklaring publiek te maken die onder meer de redenen samenvat ‘waarom is gekozen voor het plan of het programma zoals het is aangenomen, zulks in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld’”. Uit de richtlijn blijkt niet dat die verklaring de beslissing moet voorafgaan.

40.7. De tussenkommende partij besluit dat men niet mag uitgaan van een onrealistisch stoeve besluitvormingsprocedure. In werkelijkheid is een besluitvormingsproces, zeker in complexe aangelegenheden, een permanente interactie van gunstige en ongunstige beoordelingselementen, hernemen van oude en integreren van nieuwe gegevens. Daarbij leiden de beperkingen soms tot “out of the box-denken” waarbij nieuwe oplossingen het licht zien.

41. In de memorie van wederantwoord stellen de verzoekende partijen dat de uit artikel 4.1.7 DABM voortvloeiende motiveringsverplichting erop gericht is te verzekeren dat de informatie die door het plan-MER wordt aangereikt daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing over het voorgenomen plan.

Uit het plan-MER blijkt duidelijk dat de zuidelijke locatiealternatieven de minst gunstige zijn met het oog op een nieuw voetbalstation en flankerend programma.

Vanuit het oogpunt van artikel 4.1.7 DABM is het niet voldoende dat de plannende overheid motiveert hoe goed optie “x” wel is, zonder aan te tonen, laat staan zonder ook maar enige formele motivering in haar besluit op te nemen, over waarom “x” beter zou zijn dan “y” of “z”.

42. In haar laatste memorie benadrukt de verwerende partij dat in het plan-MER geenszins wordt gesteld dat de site Chartreuse vanuit het milieu-oogpunt niet aanvaardbaar is voor de inplanting van een voetbalstadion. Wel worden er meer negatieve milieueffecten aangegeven maar wordt benadrukt dat die effecten afdoende gemilderd kunnen worden indien er voldaan wordt aan een aantal zeer restrictieve randvoorwaarden. Deze milderende maatregelen zijn in het bestreden uitvoeringsplan wel degelijk opgenomen.

Volgens de verwerende partij blijkt uit de overwegingen van het definitieve vaststellingsbesluit dat in dat besluit, rekening houdend met de bezwaren en opmerkingen, de randvoorwaarden voor de inplanting van een voetbalstadion op de locatie Chartreuse werden aangepast en de omvang en impact van het voetbalproject beperkt. Anders oordelen zou een verzoekende partij doen opmerken dat de bevoegde planoverheid niet bereid is om de reeds

vastgelegde keuzes in het ontwerp van uitvoeringsplan te herzien of hiervan af te wijken. Het besluitvormingsproces daarentegen gaat verder ook na de vaststelling van het ontwerp van uitvoeringsplan.

43.1. In haar laatste memorie herhaalt de tussenkomende partij dat de verzoekende partijen het middelonderdeel zowel in de hoofding als in de toelichting beperken tot de formele motiveringsplicht. Ook in de memorie van wederantwoord blijven de verzoekende partijen hun middel omschrijven als een middel dat gesteund is op een gebrek aan formele motivering. Het middelonderdeel moet tot de formele motiveringsplicht worden beperkt.

43.2. Volgens de tussenkomende partij bestaat er voor de uiteindelijke keuze voor de locatie Chartreuse wel degelijk een objectief, verifieerbaar, pertinent en onweerlegbaar ruimtelijk motief. Als enige locatie is zij gelegen “aan een bestaande spoorlijn en in de nabijheid van het kruispunt van E40 en N31” waardoor “de gereden voertuigkilometers globaal beperkt worden in vergelijking met de onderzochte alternatieven”. De verkeersstromen naar deze hoogdynamische stedelijke functie moeten niet door het stedelijk gebied, maar kunnen tot de rand worden beperkt. Dit motief is wel degelijk betrokken op de andere alternatieven, aangezien dit voordeel voor de site Chartreuse niet geldt voor de noordelijke locatiealternatieven, wat overigens niet wordt betwist en waarvoor een eenvoudige blik op een kaart volstaat.

43.3. Verder stelt de tussenkomende partij dat het plan-MER de bewuste locatie minder gunstig heeft geadviseerd omdat er meer milderende maatregelen nodig waren, en niet omwille van een intrinsiek ongunstige beoordeling van de site Chartreuse op zich. Dit motief was wel degelijk terug te vinden in het ontwerp van uitvoeringsplan, en de verzoekende partijen hebben de kans gehad hieromtrent bezwaren te uiten. De verzoekende partijen beklagen zich overigens niet over fouten inzake het openbaar onderzoek.

Beoordeling

44. Artikel 4.1.7 DABM bepaalt :

“De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten :

1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;

2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;

3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen”.

45. De parlementaire voorbereiding van het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage stelt dat deze bepaling een motiveringsplicht inhoudt die “bedoeld [is] om te verzekeren dat de informatie die door het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt aangereikt daadwerkelijk wordt gebruikt bij het nemen van de beslissing omtrent de voorgenomen actie. Daarnaast is zij ook het sluitstuk van de inspraakregeling m.b.t. de actie die mede op grond van het milieueffect- en veiligheidsrapport wordt gevoerd. De motiveringsplicht en de inspraak zijn hefbomen om het milieubelang een volwaardige plaats te verschaffen bij de besluitvorming” (Memorie van Toelichting, Parl. St. VI. Parl. 2001-02, nr. 1312/1, 78).

Deze bepaling van het DABM sluit aan bij artikel 4.1.4, § 1 DABM, dat bepaalt :

“De milieueffect [...] rapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken [...] aan het milieubelang en [...] de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen”.

De bevoegde overheid beschikt over een ruime discretionaire bevoegdheid bij het vaststellen van het plan, doch moet wel ingevolge

artikel 4.1.7 DABM rekening houden met de in het MER gedetecteerde en onderzochte milieubelangen, en haar beslissing onder meer motiveren in het licht van die milieubeoordeling.

46. Artikel 4.1.7 DABM bevat, enerzijds, een materiële motiveringsplicht, neergelegd in het eerste lid, met name de plicht om “rekening [te houden] met het goedgekeurde rapport [...] en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht”, en, anderzijds, de in het tweede lid bedoelde formele motiveringsverplichting, onder meer met betrekking tot “de keuze voor [...] een bepaald alternatief”.

47. Uit de genoemde decreetbepaling vloeit voort dat de keuze voor één van de in de milieueffectenrapportage onderzochte alternatieven een vergelijking veronderstelt van die alternatieven wat de gevolgen voor mens en milieu betreft. Dit is des te meer zo wanneer geopteerd wordt voor het alternatief dat volgens het plan-MER de meeste, betekenisvolle, negatieve effecten dreigt te genereren.

De genoemde decreetbepaling impliceert dat in de beslissing van de plannende overheid of in de daarbij horende documenten een afdoende motivering tot uitdrukking wordt gebracht om de alternatieve inplantinglocaties die blijkens het MER minder negatieve milieueffecten hebben terzijde te schuiven en toch te kiezen voor de locatie met meer negatieve milieueffecten.

Om afdoend te zijn moet de hiervoor bedoelde motivering een pertinent antwoord geven op al de in het plan-MER gedane vaststellingen. Dit veronderstelt dat de motivering er blijk van geeft dat de laatstgenoemde vaststellingen betrokken werden in de door de plannende overheid gedane vergelijking van de locatiealternatieven.

48. Artikel 4.1.7 DABM en de daaruit voortvloeiende motiveringsverplichting gelden niet enkel voor het besluit tot definitieve vaststelling van het uitvoeringsplan, maar ook voor het daaraan voorafgaande besluit tot voorlopige vaststelling van het ontwerp van uitvoeringsplan. Beide besluiten zijn immers een “beslissing over de voorgenomen actie” in de zin van

de meergenoemde decreetbepaling. Anders dan de tussenkomende partij dit ziet laten noch de parlementaire voorbereiding noch de plan-MER-richtlijn toe om artikel 4.1.7 DABM zo te interpreteren dat het enkel zou gelden voor het besluit tot definitieve vaststelling van het uitvoeringsplan.

Overigens kunnen de bij het openbaar onderzoek betrokken burgers en verenigingen alleen zinvol “opmerkingen en commentaren” over het plan-MER formuleren wanneer het besluit tot voorlopige vaststelling van het ontwerp van uitvoeringsplan de in het vorige randnummer bedoelde motivering bevat.

De in randnummer 39.5.2 aangehaalde argumentatie komt er op neer dat artikel 4.1.7 DABM enkel zou gelden voor beslissingen waarbij er op het ogenblik van de beslissing “opmerkingen en commentaren” voorhanden zijn. Aldus voegt de verwerende partij een toepassingsvoorwaarde toe aan de decretale bepaling die deze niet stelt.

49. Het plan-MER dat de locatiealternatieven voor het voetbalstadion onderzocht, stelt onder meer het volgende:

“Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evaluatie per locatie en per effectgroep. Deze effectbeoordeling houdt rekening met de aangehaalde milderende maatregelen.

Locatie	Inname waarde- volle ecotopen	Inname habitat waarde- volle fauna	Versnip- pering en barrière- effect	Ver- droging waarde- volle ecotopen	Ver- storing
Aanpassing Jan Breydel-stadion	0	0	0	0	0
Oostkampse Baan	-	---	-/--	-	--
Chartreuse	--	--	-	0	--
Blankenbergse-steenweg West	0/-	0/-	0	-	0/-
De Spie	-/--	0/-	0	-	0

Uit bovenstaande evaluatie blijken geen negatieve effecten voor de discipline fauna en flora bij de aanpassingen van het huidige Jan Breydelstadion. De locaties Oostkampse Baan en Chartreuse houden significant negatieve effecten in. De effectbeoordeling van de locaties De Spie en Blankenbergsesteenweg West zijn beperkter.

[...]

Uit bovenstaande effectbeschrijving- en beoordeling blijkt dat een keuze om de site Jan Breydel niet te verlaten de geringste en best te milderen effecten geeft op ruimtelijk vlak. Bij een herlocalisatie, zijn onafhankelijk van de site, de effecten op ruimtebeslag aanzienlijk. Voor de zuidelijke locatiealternatieven wegen de (nauwelijks te milderen) effecten significant negatief op de ruimtelijke structuur en samenhang van het open ruimte gebied aan de zuid tot zuidoostelijke rand van de Brugse agglomeratie, dit bij de realisatie van een voetbalstadion. Als bijkomend een [...] flankerend programma wordt gerealiseerd, nemen de significant negatieve effecten nog toe. [...]

De noordelijke locatiealternatieven zijn van structuur beter aangesloten bij het stedelijk morfologisch gebied en betekenen een geringere tot geen structurele aantasting van het buitengebied of een open ruimte corridor. De site Blankenbergsesteenweg is wel een binnen de N31 en morfologische agglomeratie gelegen grote open ruimte met een belangrijke landbouwfunctie. Ook hier neemt het effect toe bij de realisatie van een flankerend programma. Zonder voetbalstadion zijn voor deze sites de negatieve effecten ook aanwezig omwille van de eventuele realisatie van een programma bedrijventerreinen”.

Het blijkt dat het plan-MER tot de conclusie komt dat de zuidelijk gelegen locatiealternatieven van de onderzochte alternatieven de meeste negatieve milieueffecten genereren, met name door de structurele aantasting van het buitengebied. In haar laatste memorie (randnr. 43.3) gaat de tussenkommende partij ten onrechte eraan voorbij dat het laatstgenoemde negatieve effect te beschouwen is als een “intrinsiek ongunstige beoordeling van de site Chartreuse op zich”.

50. Over de zuidelijke locatiealternatieven wordt in het plan-MER besloten dat “[d]e milieueffecten [...] afdoende gemilderd kunnen worden indien er voldaan wordt aan een aantal zeer restrictieve randvoorwaarden”. De realiseerbaarheid van deze randvoorwaarden moet, steeds volgens de conclusies van het plan-MER “afgetoetst worden door middel van verder onderzoek”.

51. Er kan niet worden ingestemd met de stelling van de verwerende partij en de tussenkommende partij als zouden alle in het plan-MER voorgestelde milderende maatregelen in het bestreden uitvoeringsplan opgenomen zijn. Bij de beoordeling van het tweede middel (randnrs. 28-37) is immers gebleken dat het uitvoeringsplan ten aanzien van het in het plan-MER vooropgestelde treinstation niet in een rechtszekere oplossing heeft voorzien.

52. Wat het besluit tot voorlopige vaststelling van het ontwerp van uitvoeringsplan betreft, halen noch de verwerende partij, noch de tussenkomende partij enig specifieke motivering aan waarmee de keuze voor de zuidelijke locatiealternatieven werd verantwoord. De Vlacoro heeft terecht vastgesteld dat in het voorlopig vastgesteld GRUP “de argumenten om bij [het] opstellen van het RUP de minst geschikte locatie te kiezen volledig afwezig zijn”.

Het blijkt niet dat, zoals door artikel 4.1.7, tweede lid DABM wordt vereist, de plannende overheid in de fase van de voorlopige vaststelling haar keuze voor de zuidelijke locatiealternatieven heeft gemotiveerd.

53. Wat het besluit tot definitieve vaststelling van het uitvoeringsplan betreft, benadrukken de verwerende partij en de tussenkomende partij dat daarin, bij de weerlegging van de bezwaarschriften en adviezen, wordt gewezen op “de ontsluitingsmogelijkheden voor openbaar en gemeenschappelijk vervoer door de ligging aan een bestaande spoorlijn en in de nabijheid van het kruispunt E40 en N31” van de zuidelijke locatiealternatieven en op het feit “dat daardoor de gereden voertuigkilometers globaal beperkt worden in vergelijking met de onderzochte alternatieve inplantinglocaties”.

54. De ontsluitingsmogelijkheden voor het openbaar vervoer kunnen niet als een afdoend motief voor de keuze van de zuidelijke locatiealternatieven worden aangenomen, gelet op het gegrond bevinden van het tweede middel hiervoor (randnrs. 28-37).

55. Uit de gegevens van de zaak blijkt dat de noordelijke locatiealternatieven gelegen zijn langs de spoorlijnen Brugge-Blankenberge en Brugge-Knokke-Heist en langs de expresweg N31 die aansluit op de E40. Wat de ligging langs de spoorlijn en bij de N31 betreft zijn de zuidelijke locatiealternatieven, anders dan de tussenkomende partij lijkt aan te nemen, niet uniek ten opzichte van de noordelijke locatiealternatieven.

56. In het plan-MER wordt met betrekking tot de ontsluiting van de noordelijke locatiealternatieven onder meer het volgende gesteld:

“Door de herinrichting van de N31 en de N49 (en ook de N44) en realisatie van de AX, zal de ontsluiting naar het hoofdwegennet sterk verbeteren. Men zal niet langer quasi uitsluitend afhankelijk zijn van de sterk belaste N31 en E40. Een belangrijk aandeel van het verkeer zal via de AX naar de N49 (A11) kunnen afgeleid worden. De N44 zal ook een deel van het verkeer van en naar de E40 kunnen afleiden. Dit betekent een sterkere spreiding van het verkeer, wat positief is inzake doorstroming en hinder”.

In het plan-MER wordt met betrekking tot de ontsluiting van de locatie Chartreuse onder meer het volgende gesteld:

“Door de nabijheid van de E40 en de N31 is in principe een vlotte ontsluiting naar het hoofdwegennet mogelijk. Doordat de restcapaciteit op de E40 beperkt is – ondermeer door toeristisch verkeer – zal de ontsluiting evenwel niet probleemloos verlopen. Een sterke ontsluiting via het openbaar vervoer is noodzakelijk, wat kan gerealiseerd worden door een (tijdelijk) station ter hoogte van de site [...]. Daarnaast zullen – naast de voorziene herinrichting van de N31- nog andere aanpassingen aan de bestaande wegenis noodzakelijk zijn, waaronder de aanpassing van het open afrittencomplex Loppem op de E40 en aanpassingen aan de Koning Albert I-laan. Deze aanpassingen brengen bijkomende ruimte-inname en bijgevolg milieueffecten met zich mee. Door de ligging in de groene gordel met een belangrijke ecologische en landschappelijke waarde, zijn deze milieueffecten niet te verwaarlozen (negatief effect waarvan de significantie afhangt van de uitvoeringswijze)”.

57. Uit de enkele overweging in het besluit tot vaststelling van het bestreden uitvoeringsplan dat de zuidelijke locatiealternatieven gelegen zijn “in de nabijheid van het kruispunt E40 en N31”, waardoor “de gereden voertuigkilometers globaal beperkt worden” blijkt niet dat de plannende overheid de in het vorige randnummer aangehaalde vaststellingen van het plan-MER bij haar oordeel heeft betrokken.

58. Hoe dan ook heeft de laatstgenoemde overweging betrekking op één beperkt element dat -zelfs samengenomen met het door de verwerende partij benadrukte gegeven dat de noordelijke locatiealternatieven “bijzonder geschikt” zijn voor bedrijventerreinen- niet volstaat als een pertinent antwoord op

de vaststellingen in het plan-MER die steunen op een uitgebreide afweging van een breed scala van elementen die in detail werden beschreven en onderzocht.

59. Het blijkt niet dat, zoals door artikel 4.1.7, tweede lid DABM wordt vereist, de plannende overheid bij de definitieve vaststelling van het bestreden uitvoeringsplan haar keuze voor de zuidelijke locatiealternatieven afdoende heeft gemotiveerd.

60. Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de Vlaamse regering van 4 februari 2011 houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge”, in zoverre het de deelgebieden 16 en 24 betreft.

De Raad van State verwerpt het beroep voor het overige.

2. Dit arrest dient te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het gedeeltelijk vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 1400 euro.

De tussenkommende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van twintig september 2013, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Pierre Lefranc,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Greta Scheveneels,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Greta Scheveneels

Pierre Lefranc